

第2回 六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

日時：令和3年12月2日（木） 15時00分～17時00分

場所：神戸市勤労会館 2F 多目的ホール

次 第

1. 開 会
2. 出席者紹介
3. 議 事
 - (1) 六甲山・摩耶山における交通施策の取組方針
 - (2) 六甲山・摩耶山のあり方実現に向けた交通施策
4. 閉 会

【配布資料】

資料1：委員名簿（出席者名簿）

資料2：座席表

資料3：六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会 委員名簿（出席者名簿）

有識者		備考
神戸大学 名誉教授	小谷 通泰	
神戸大学大学院工学研究科 教授	織田澤 利守	
大正大学 社会共生学部 公共政策学科 教授	柏木 千春	
阪南大学 国際観光学部 国際観光学科 教授	清水 苗穂子	
一般社団法人 グローカル交流推進機構 専務理事	横江 友則	
山上事業者		
摩耶山天上寺/摩耶山観光文化協会 副貫主	伊藤 浄真	
八光カーグループ 会長	池田 淳八	
六甲山観光株式会社/六甲摩耶観光推進協議会 代表取締役社長	宮西 幸治	
阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部長	野澤 俊博	
一般財団法人 神戸すまいまちづくり公社 企画課長	藤田 修司	
経済界		
神戸商工会議所 常務理事	津田 佳久	
関係行政機関		
国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課長	大塚 賢太	
国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課長	片田 一真	代理：伊藤 文一
国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 企画調整官	川又 淑史	
神戸市 企画調整局 交通政策課長	原田 穫嗣	
神戸市 企画調整局 未来都市政策課長	樋野 創	
神戸市 建設局 道路計画課長	清水 陽	
神戸市 建設局 公園部 森林整備事務所長	栗山 明久	
神戸市 交通局 自動車部 市バス運輸サービス課長	安藤 義治	



第2回

六甲山・摩耶山の交通のあり方検討会

令和3年12月2日

神戸市

1. 六甲山・摩耶山における交通施策の取組方針
2. 六甲山・摩耶山のあり方実現に向けた交通施策
3. まとめ

1. 六甲山・摩耶山における交通施策の取組方針

1-1 前回の振り返り

□全体

- ・六甲山・摩耶山を活性化するための交通の将来像を検討すべき。
- ・六甲山・摩耶山のあり方を踏まえた交通の将来像を検討すべき。
- ・環境省は国立公園の活用を進めており、六甲山においても持続可能性を大切にしながら活用していくという方向性で考えていくべき。
- ・夢のあるダイナミックな視点やこれまでとステージを変えるという発想が必要。
- ・繁忙期と閑散期の差が激しいので、そのバランスのとり方が重要。
- ・六甲山と摩耶山は、歴史や特色が異なる。

□観光客の動向

- ・個人単位で観光行動の1日を追ったデータがあるとより良い。
- ・住民にとっては不便さは軽減すべきだが、観光客にとっては不便さを上回る演出が出来れば、記憶に残るいい経験となる。

□自動車から公共交通への転換

- ・極端な不便を強いることは避けるべき。
- ・自動車から公共交通への乗り換え場所として、山上と山麓どちらの可能性もある。
- ・訪れると楽しいという環境を用意して初めて転換が可能となる。
- ・山の中で道路を新たに整備するのは難しいので、自動車交通をいかに抑えるか。
- ・六甲山牧場から掬星台の区間であれば、一般車の通行規制は可能ではないか。

1-1 前回の振り返り

□市街地からのアクセス改善

- ・市街地からのアクセスに課題がある。

□新たなモビリティ導入

- ・道路空間の再配分とモビリティの選択をしっかりと紐づける。
- ・色々なモビリティを用意することが重要。
- ・エリア毎の需要を踏まえたモビリティを導入し、各モビリティの負担を軽減することが重要。

□山上のバス同士の乗り継ぎ利便性向上

- ・記念碑台での乗り入れができるとうい。
- ・バス同士のダイヤを調整し、乗り継ぎの待ち時間を短縮化できるとよい。

□MaaS

- ・ラストワンマイル、サブスクモデルをどうするか。
- ・交通手段と目的物を合わせた料金設定において、交通費を無料に見せる等の工夫が必要。
- ・MaaSとまではいなくても、乗車の都度、支払うのではなく、前払い等、支払い面においての工夫が重要。

1-2 六甲山・摩耶山の将来像

◇ 六甲山グランドデザイン

- 六甲山・摩耶山の魅力ある自然を活用し、自然保護との最適なバランスを保ちながら活性化を図ることを目的として、**地元住民や民間事業者、学識経験者、国、県、市**で構成される六甲山再生委員会を設置し、**六甲山の目指すべき方向性及びそれを実現するための方策**について『六甲山グランドデザイン（2019.3）』を策定。
- “六甲山ゾーン”と“摩耶山ゾーン”それぞれの特色によりエリアの棲み分け**を図り、将来ビジョンを描いている。
- 各ゾーン共通の方策や各ゾーンの個別方策を定めている。

各ゾーンビジョン

六甲山
ゾーン

六甲山を象徴する景観と機能が集まる

「山上のヴィレッジ」

六甲山の中心として、自然に溶け込む魅力的な山上施設により形成されたまちなみに加え、景観を活かしたアート空間やクリエイティブなオフィス空間等、知的創造活動と豊かな自然環境が一体となった働く場という新たな価値も創造する、人々が集う賑わいのゾーン。

自然との調和を保ちながら、このゾーンにふさわしい施設や交通のあり方などにも配慮し、市街地からの気軽な観光や山上での長期滞在など多様なニーズを満たす「非日常的空間」を創る。

摩耶山
ゾーン

絶景と美しく静謐な自然に抱かれた

「眺望と文化が彩る山上」

人がつくった都市の景観と、自然そのものが見せる景色が一体となり形成される摩耶山ならではの眺望の魅力を満喫するための機能が整備されるゾーン。

都市に近接する日本有数の眺望地である摩耶山掬星台の特徴を中心に、育まれてきた歴史や文化、自然環境を最大限に活用し、市民が山に親しむ場であるとともに、国内外の多くの方に摩耶山の魅力を満喫してもらえる環境を整備することで、より自然を体感できる唯一無二の山上空間を創出していく。

また、登山、トレッキングを楽しむための拠点とするとともに、子どもたちが山の自然を体験できる場とする。

各ゾーンに共通する方策



方策1 六甲山の資源を継承する

瀬戸内海国立公園の一部である六甲山の自然や景観など、貴重な資源を次世代へ継承できるよう保護・保全、整備を図る。

- 適切な森林整備
- 景観を阻害する樹木の適切な処理
- 治山・治水防災事業の推進
- 災害に強い道産整備



方策2 六甲山の魅力の向上を図り、情報を発信する

より魅力的に変わり続ける六甲山の情報を発信するとともに、多様な来訪者と双方向コミュニケーションを図りながら、六甲山への愛着を醸成する。

- ◎六甲山のブランディング
- ◎六甲山における情報の一元化（ホームページ等）
- ◎多様なターゲットへのプロモーション（SNSメディアとの連携等）
- 六甲山各ゾーンごとの魅力の向上



方策3 時代にあった規制の見直しを行い、基準を明確にする

時代に即していない、見直しが必要な規制を見直すと同時に、不明瞭な基準を明確にして手続きの見える化を実現させる。

- ◎時代にあった規制の見直し
- ◎六甲山活性化に向けた相談窓口の設置



方策4 アクセスを改善し、回遊性を高める

バスやレンタサイクル、徒歩など多様な移動手段による快適な山上移動の実現について取り組み等、都市部から山上の広域的な回遊性を高める。

- ◎登山道、遊路の整備（多言語サイン設置）
- ◎山上での交通手段の充実（バスを有効にする新しい交通手段の検討、レンタサイクルの活用）
- ◎楽しく安全に歩ける空間整備（歩道整備）

1-2 六甲山・摩耶山の将来像

◇ 六甲山グランドデザイン

■ 六甲山ゾーンの方向性

六甲山を象徴する景観と機能が集まる

「山上のヴィレッジ」

方策1

何度も訪れたいくなる
仕組みを作る



何度でも来訪してもらう環境を
整備する。

- ◎ 市街地からの分かりやすい誘導(統一デザインによる案内、交通結節点での案内改善等)
- ◎ 急行バスの運行継続による山上へのアクセス改善

方策2

おもてなし空間を
創造する



来訪者を受け入れる環境を
整備する。

- ◎ 既存コンテンツの充実(六甲ミーツ・アート芸術散歩等)
- ◎ 駅等から登山口までの誘導看板の整備
- ◎ 景観を害している廃墟を撤去できる仕組みの検討
- ◎ 六甲ケーブル下駅の改築
- ◎ トイレ整備
- ◎ キャッシュレス化
- 六甲山ビジターセンターでの情報発信
- ローリング族等騒音対策
- 自転車利用環境の改善の検討
- 携帯電話通信環境の改善

方策3

多様な楽しみを満喫
できる機能を充実する



市民から訪日旅行者、初めて訪問される
方やリピーターの方等、さまざまな人々が
自然や芸術等、多様な楽しみを満喫
できるよう施設・機能の充実を図る。

- ◎ 新しい機能の導入(眺望デッキの新設)
- ◎ 既存レストランのサービス面の向上(料理やサービスの質)
- ◎ 体験プログラムの造成
- 有馬温泉との連携
- スポーツツーリズムの推進
- 外国語対応のガイド育成
- 自然観察・体験学習の継続実施
- 観光事業者間の連絡会・勉強会の継続開催

方策4

自然の中で働く・
新たな価値を創造する



六甲山の「自然の中で働く」という
新たな価値を創造し、そこに人が集い、
賑わう空間を創出する。

- ◎ 補助制度を活用した遊休施設等の利活用の促進(宿泊施設、レストラン、カフェ、企業ゲストハウス、貸別荘等の民間誘致等)
- ◎ 遊休施設所有者と参入意向のある事業者とのマッチングの検討
- ◎ インターネット通信環境の改善

1-2 六甲山・摩耶山の将来像

◇ 六甲山グランドデザイン

■ 摩耶山ゾーンの方向性

絶景と美しく静謐な自然に抱かれた

「眺望と文化が彩る山上」

方策1

摩耶山の 魅力のみがく



掬星台や虹の駅など拠点における賑わいを創出するため、みんなが楽しめる空間を整備する。

- ◎ 掬星台の利活用検討(ビジターセンター及び魅力ある施設の設置、周辺の再整備等)及びオテル・ド・摩耶のPFI期間終了後の活用方法検討
- ◎ 虹の駅周辺の利活用検討(第二展望台化、あずまや、トイレの整備)
- ◎ キャッシュレス化
- 市民活動の活性化とその支援
- 展望や自然、歴史などの資源を体験できるプログラム造成
- 自然観察授業、学習プログラムの継続
- 既存施設や市民活動等との連携

方策2

眺望を満喫する環境を 整備する



掬星台からの眺望を継続的に確保し、訪れる多くの方に感動を届ける環境を整備する。

- ◎ 展望施設の魅力向上(老朽化対策、インバウンド対応)
- 夜景だけではなく眺望の魅力発信

方策3

歴史や自然を感じる 空間を整備する



摩耶山での滞在時間を増やし、歴史や自然に浸れるよう、周辺施設との連携や山上交通の充実を図る。

- ◎ 六甲山牧場の再整備の検討
- 既存施設との連携(摩耶自然観察園、宿坊体験・座禅等)

方策4

摩耶山への アクセスを快適にする



摩耶山へのアクセスをわかりやすく快適なものにし、来訪者の利便性向上を図る。

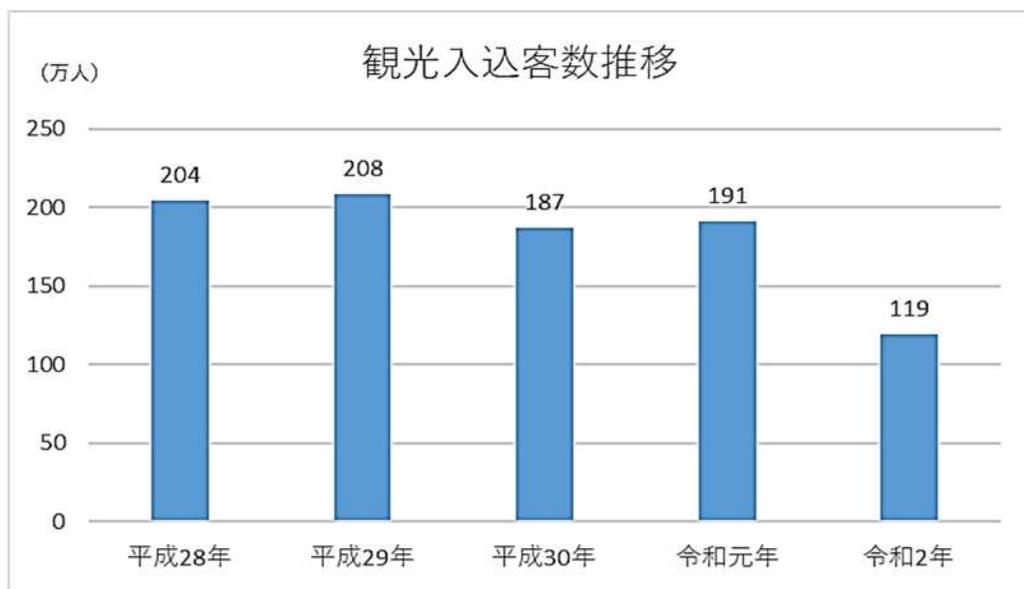
- ◎ 掬星台への輸送力強化の検討(摩耶ロープウェイ・施設の大規模改修等)
- ◎ 市街地からの分かりやすい誘導(統一デザインによる案内、交通結節点での案内改善等)
- ◎ 駅等から登山口までの誘導看板の整備
- ◎ 急行バスの運行継続による山上へのアクセス改善

1-3 観光入込客数

◇神戸市の観光入込客数と、六甲摩耶の観光入込客数

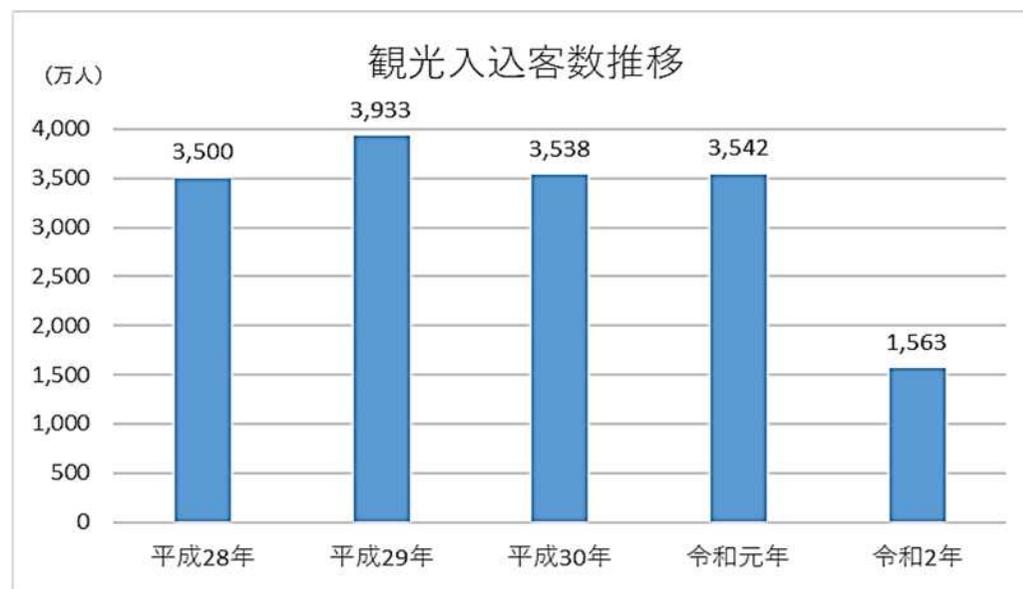
(六甲・摩耶)

2025ビジョンでの目標値：観光入込客数230 万人/年



年次	H28	H29	H30	R1	R2
観光入込客数(万人)	204	208	187	191	119

(全市)



年次	H28	H29	H30	R1	R2
観光入込客数(万人)	3,500	3,933	3,538	3,542	1,563

1-3 山上の宿泊施設の状況・観光客の回遊性

◇ 山上の主な宿泊施設の状況・収容力

(既存施設)

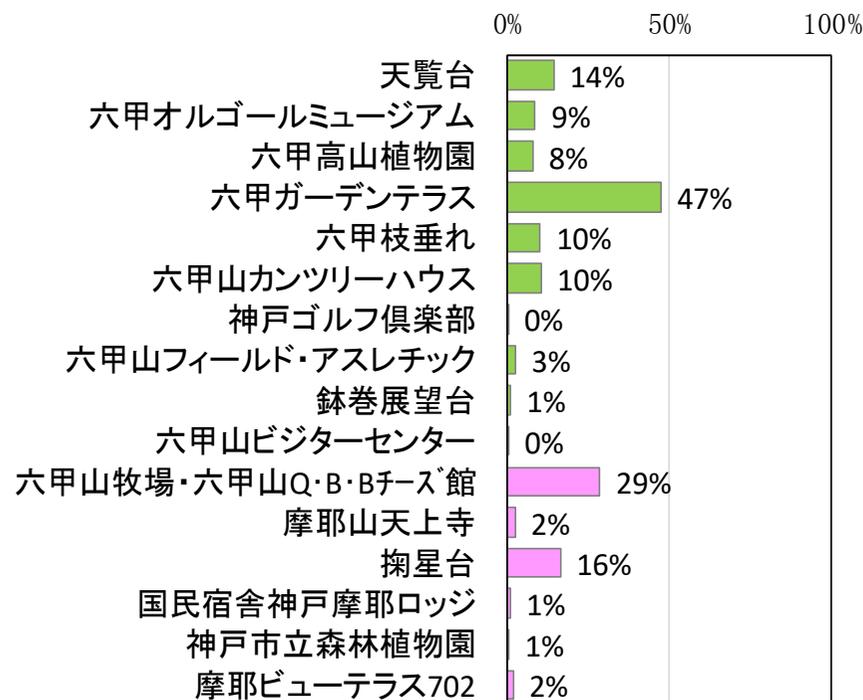
- ・ホテル神戸六甲迎賓館 (全23室)
- ・六甲スカイヴィラ (全22室)
- ・神戸市立自然の家 (全30室+キャビン施設14棟)

(整備予定施設)

- ・六甲山サイレンスリゾート宿泊棟
- ・掬星台 (宿泊施設を含めた再整備を検討中)

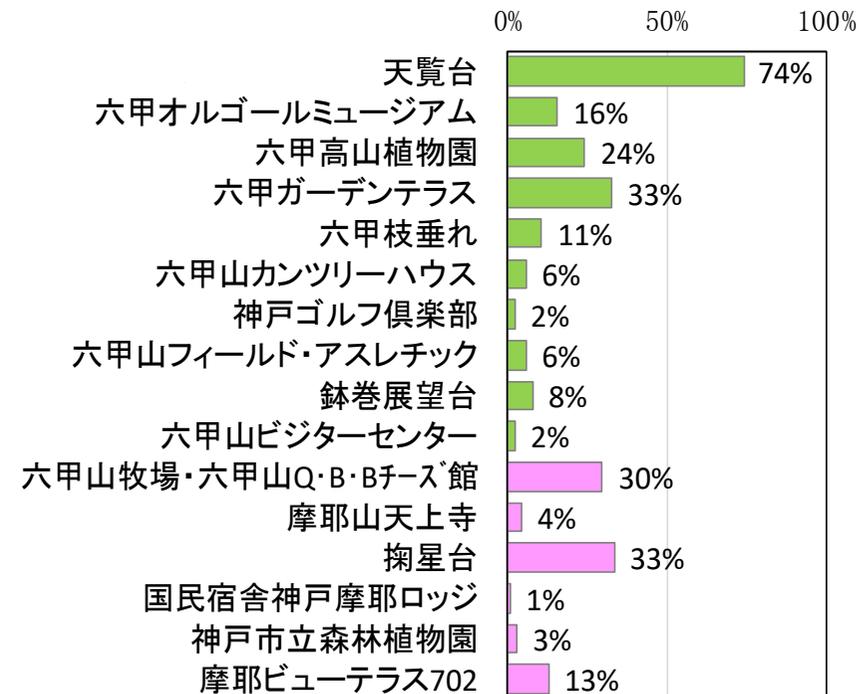
◇ 山上の回遊性 (1回の来訪における訪問施設数)

【日本人:観光場所】 複数回答, 平均1.7か所



※H30年度マーケティング調査より

【外国人:観光場所】 複数回答, 平均2.7か所



1-4 六甲山・摩耶山の交通に関する課題（まとめ）

第1回資料より

■ 六甲山・摩耶山の交通の現状まとめ

山上での公共交通がわかりにくい、利便性が悪い

- ・公共交通での移動では乗継回数が多い
- ・山上での移動手段が限定的
- ・乗換検索等ではすべての交通が網羅されていない
- ・キャッシュレス対応していない
- ・交通手段による便数やダイヤが不揃い

摩耶山上における夜景を目的とした違法駐車

- ・掬星台周辺において違法駐車・交通渋滞が発生

摩耶ロープウェイの輸送力不足

- ・まやビューラインにおける滞留の発生

交通を取り巻く環境が変化

- ・事業者の体力が低下
- ・交通に対するニーズが多様化

バスとケーブルの乗り継ぎが悪い

- ・交通手段による便数やダイヤが不揃い
- ・公共交通での移動では乗継回数が多い

繁忙期における交通渋滞

- ・自動車分担率が高い
- ・繁忙期における特定施設付近での自動車渋滞の発生

賑わい創出エリア(六甲山グランドデザイン)

都市型創造産業に資するオフィスの立地が特に期待できるエリア(六甲山上スマートシティ構想)

集団施設地区

入場者数



● 山上の主な集客施設

■ 新たな賑わい施設

● 六甲摩耶スカイシャトルバス

● 六甲山上バス

● 阪急表六甲線バス

※1 「六甲山フィールド・アスレチック」の来場者数(H29)

※2 「六甲山カンツリーハウス」の来場者数(H29)

※3 「六甲オルゴールミュージアム」の来場者数(H29)

六甲山・摩耶山を取り巻く環境

- ・山上施設への来場者数は増加傾向
- ・六甲山～摩耶山を周遊する人は少ない
- ・山上の活性化を目指した計画や各種取り組みが進められており、今後、更なる山上への来訪需要増加が見込まれる
- **増加が見込まれる将来需要に対応した交通体系が必要**
- **山上活性化には周遊促進が重要な要素**

対応が求められる交通の問題点

- ◇ 自動車分担率が高い
- ◇ 繁忙期における特定施設付近での自動車渋滞の発生
- ◇ 掬星台周辺において違法駐車・交通渋滞が発生
- ◇ 交通手段による便数やダイヤが不揃い
- ◇ まやビューラインにおける滞留の発生
- ◇ 公共交通での移動では乗継回数が多い
- ◇ 山上での移動手段が限定的
- ◇ 乗換検索等では全ての交通が網羅されていない、またキャッシュレス対応していない

交通に関する動向

- ◇ バス事業者の課題に対応した交通体系が必要
- ◇ 多様化するニーズに対応した交通体系が必要

取り組み方針

自動車交通量の抑制

取組方針1 渋滞解消に向けた自動車交通量の抑制

- ・自動車交通量の抑制
- ・拠点となる駐車場の確保、整備

公共交通の利便性向上

取組方針2 市街地からのアクセス改善

- ・市街地からケーブル駅へのアクセス向上
- ・掬星台への輸送力強化の検討

取組方針3 エリア特性、需要に応じた交通サービスの充実

- ・多種多様なモビリティの導入
- ・六甲山～摩耶山の回遊性向上を見据えた公共交通の再編

取組方針4 交通と山上施設の連携

- ・交通、観光などのサービスを一体的に提供するスキーム構築
- ・六甲山・摩耶山の一体的な活性化を目的とした組織づくり

2. 六甲山・摩耶山のあり方実現に向けた交通施策

取組方針 1

渋滞解消に向けた自動車交通量の抑制

取組方針1 渋滞解消に向けた自動車交通量の抑制

<背景・課題>

- 六甲山・摩耶山への交通手段では自動車の分担率が高く、**特定施設周辺で渋滞が発生**している。
 - 六甲山ランドデザイン・六甲山上スマートシティ構想に基づく取組の進捗により、**山上への来訪者の増加**が見込まれる。
- 神戸2025ビジョンでの目標値である六甲山上の観光客数230万人/年（R7）が実現した場合、**交通渋滞の発生日数が倍増**する。

- ・六甲ケーブル、まやビューラインへのアクセス・輸送力等を考えると、山上までの自動車でのアクセスの需要は高いと考えられる
- ・山間部であるという地形的な制約から道路拡幅等の道路処理能力増強による対応が難しい

⇒ **山上における自動車抑制対策を検討する**

◆ パークアンドライド（P&R）の実施

- ・拠点となる駐車場を確保、整備する

⇒特定施設周辺での渋滞対策として、公共交通への乗換拠点として駐車場を確保・整備し、P&Rを実施

- ・公共交通でのアクセス、山上の移動の利便性を向上させる（取組方針2以降）

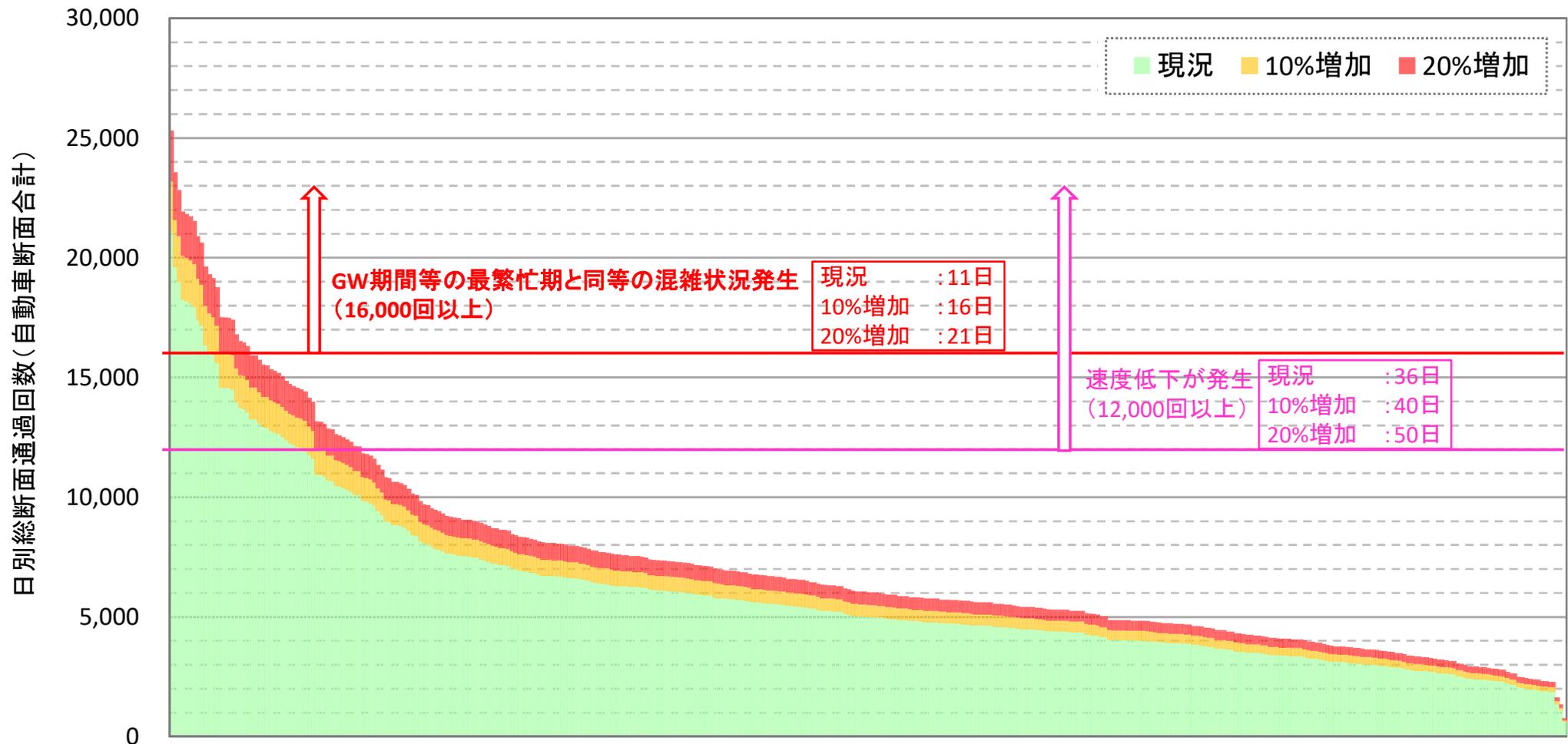
取組方針 1 取組方針の内容

観光客数が増加した場合の交通渋滞発生状況

○六甲・摩耶エリアの観光入込客数:【R1年度】191万人/年 ⇒【R7年度目標値】230万人/年 (20%増を想定)

○山上における断面交通量が、現況の20%増となった場合

交通渋滞発生日数:【現況】36日/年 ⇒【目標値達成時】50日/年 (約40%増)



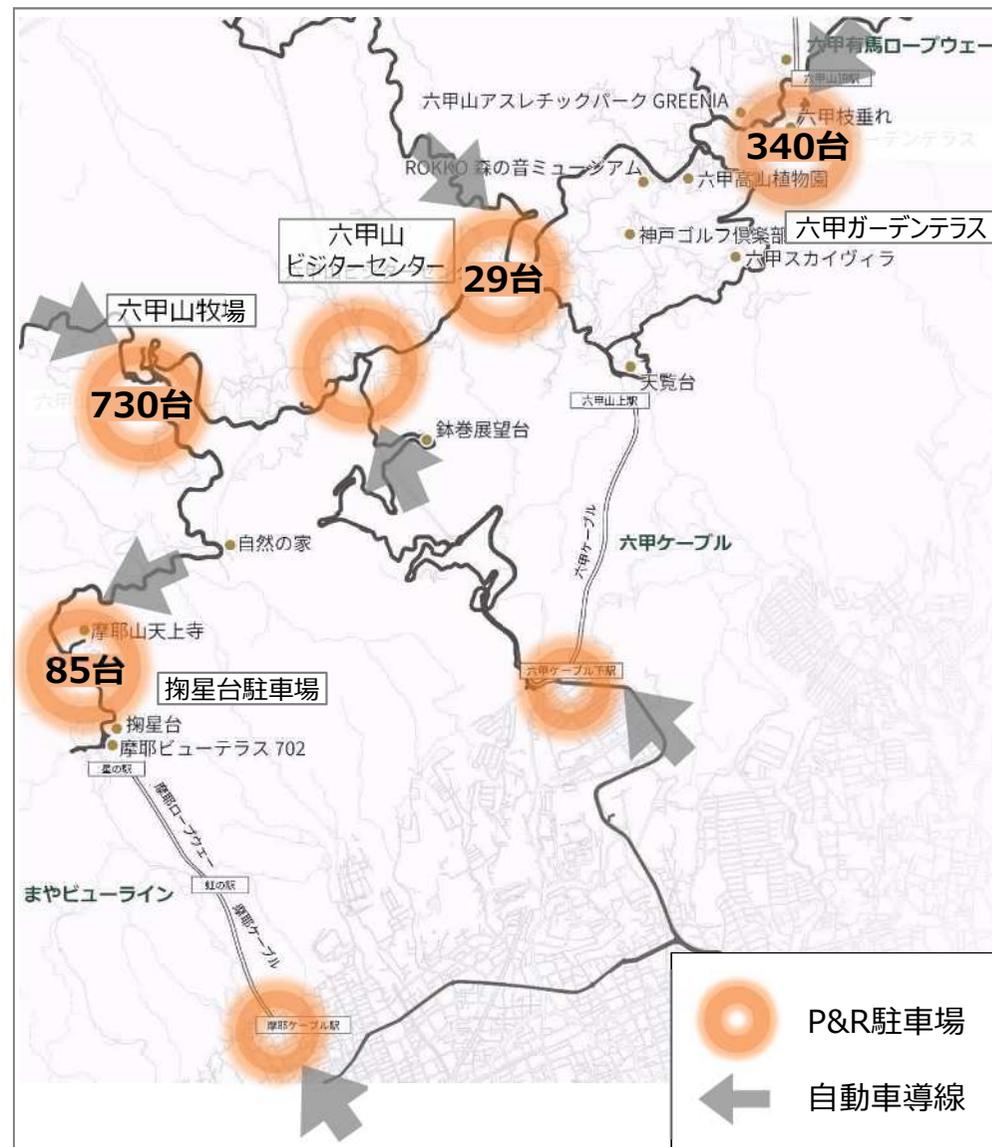
①パークアンドライド (P&R) の推進

山 上

<施策イメージ>

- 山上への流入部にP&R駐車場を確保・整備し、公共交通への乗換を促す。
 - P&R駐車場には以下を整備。
 - ・路線バスや低速電動バスの停留所
 - ・パーソナルモビリティやシェアサイクルのポート
 - P&R利用の有無で駐車場料金に差をつける等、インセンティブの付与により自動車からの転換を促す。
- (取組方針4)
- P&R利用による駐車場料金と公共交通の運賃等を組み合わせたMaaSに取り組む
- 具体的な整備は、整備可能な用地の有無や流入交通量、繁閑差を踏まえた適正規模、需要に応じた段階的整備などの観点も踏まえて検討する。

■P&R駐車場の想定箇所



※駐車場台数は現状の台数

取組方針 2

市街地からのアクセス改善

取組方針2 市街地からのアクセス改善

<背景・課題>

- 取組方針1のとおり、自動車の分担率の高さや将来的な需要増加による渋滞の悪化に対応するため、**自動車交通量の抑制対策が必要**となる。あわせて、**公共交通で移動する方の利便性向上が必要**となる。
- しかし、市街地からのアクセスにおいては、**路線バスと各ケーブルとの接続状況や掬星台までの輸送力に課題がある**。



◆ 市街地からケーブル駅までのアクセス性向上を図る

⇒路線バスを見直すことで、ケーブルとの乗り継ぎ利便性向上を図る

◆ 掬星台への輸送力強化を図る

⇒摩耶ロープウェイの輸送力増強により、星の駅および虹の駅での滞留を解消

取組方針2 取組方針の内容

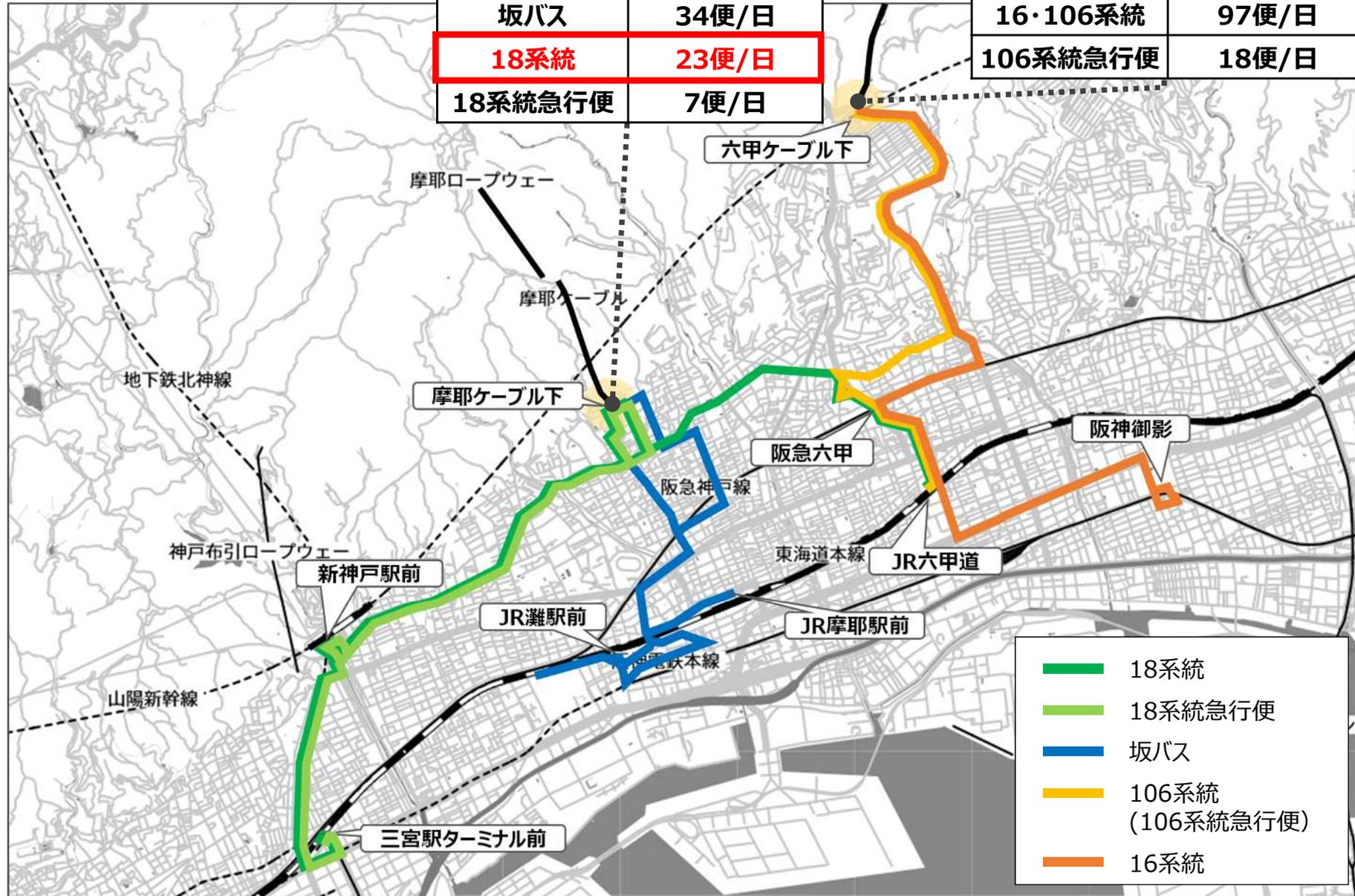
市バスとケーブルの接続状況

18系統のみ ケーブル便数 > バス便数

■各ケーブルとバスの接続便数

摩耶ケーブル	34便/日
坂バス	34便/日
18系統	23便/日
18系統急行便	7便/日

六甲ケーブル	42便/日
16・106系統	97便/日
106系統急行便	18便/日



- 18系統
- 18系統急行便
- 坂バス
- 106系統 (106系統急行便)
- 16系統

②ケーブル山麓駅までの既存路線バスの見直し

アクセス

<施策イメージ>

○市バス18系統の見直しを実施。

- ・摩耶ケーブルとの適切な接続時間の確保
- ・摩耶ケーブルとの適切な接続便数の増

○急行便については、山上の需要の変化や利用状況などを踏まえ、ダイヤ・便数などを経年的に検討。

市バス18系統見直しのイメージ



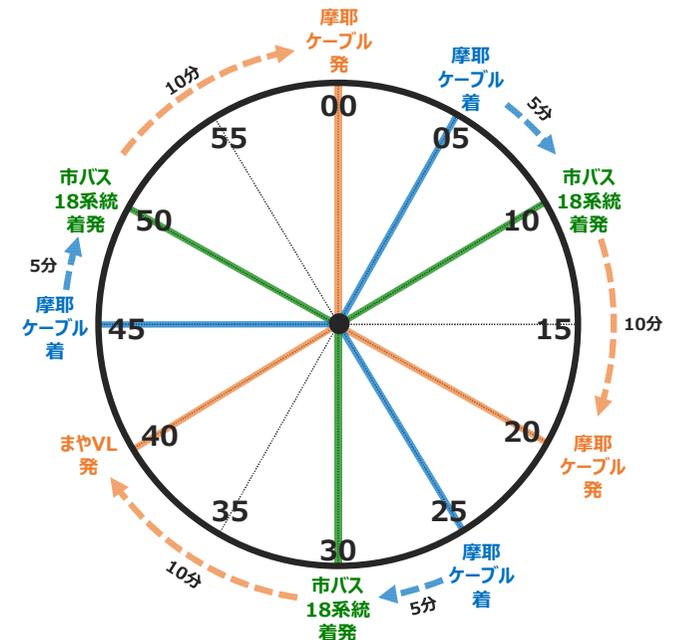
18系統と摩耶ケーブルの接続例 (一部抜粋)



摩耶ケーブル駅着 (三宮～)	(接続時間)	摩耶ケーブル発時刻
11:03	0:17	11:20
14:58	0:02	15:00
18:31	0:09	18:40

摩耶ケーブル駅発 (～三宮)	(接続時間)	摩耶ケーブル着時刻
11:31	0:06	11:25
14:45	0:20	14:25
15:18	0:13	15:05

ダイヤ設定のイメージ



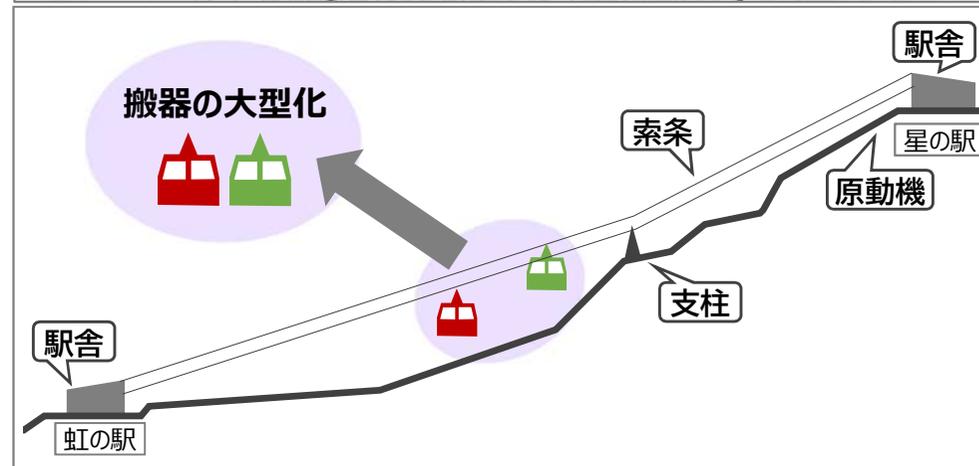
時刻によって接続時間にばらつきがある

③摩耶ロープウェー搬器の大型化 アクセス

<施策イメージ>

- 摩耶ロープウェーの輸送力強化により、繁忙期における星の駅および虹の駅での滞留解消を図る。
- 輸送力強化策
 - ・運転回数の増・・・△
 運転回数を 7便/h → 12便/h 以上とする。
 ⇒現在の運転速度3.6m/ → 12m/s
 (国内最速である琵琶湖バレイ並み) としても、乗降時間を考慮すると、10便/hが限界。
 (摩耶ケーブルとの輸送力に差が残る)
 - ・搬器の大型化・・・○
 搬器定員を 29人 → 53人(摩耶ケーブルと同等)
 ⇒星の駅および虹の駅での滞留を解消。
- 搬器の大型化には、原動機設備・駅舎施設・索条・支柱などの更新(路線の架け替えと同等)が必要となり、おおよそ40～60億円の工事費(既存の摩耶ロープウェーの撤去費も含む)を要する。

■摩耶ロープウェーの大型化



⇒多額の工事費を要するため、事業の実施可否について、費用対効果を検証する等、慎重な検討が必要。

取組方針 3

エリア特性、需要に応じた交通サービスの充実

取組方針3 取組方針の内容

取組方針3 エリア特性、需要に応じた交通サービスの充実

<背景・課題>

- 取組方針1のとおり、自動車の分担率の高さや将来的な需要増加による渋滞の悪化に対応するため、**自動車交通量の抑制対策が必要**となる。あわせて、**公共交通で移動する方の利便性向上が必要**となる。
- しかし、山上の公共交通においては、**六甲山上バスと六甲・摩耶スカイシャトルバスの接続状況や移動ニーズの多様化に対応したモビリティの不足等に課題がある**。
- また、バス事業者を取り巻く状況が厳しい中で、他のモビリティも導入することによりバス事業者の負担を軽減することが必要。
- さらに、摩耶山エリアにおいては、自動車交通量の少なさや将来的なエリアのあり方を踏まえ、**地域特性に応じた交通のあり方を考えることが必要**。

〔山上における移動手段の利便性向上〕

◆ 六甲山～摩耶山の回遊性向上を見据え、公共交通の再編を図る

⇒六甲・摩耶スカイシャトルバスの増便と六甲山上バスとの接続利便性向上等、六甲山と摩耶山の公共交通によるスムーズな移動を実現

〔多様な交通手段と空間が一体となった山上の活性化〕

◆ 多種多様なモビリティおよび人中心の空間により、各エリア内での回遊性向上やエリア活性化を図る

⇒路線バスに加えて、“気軽な移動手段”を導入することで各エリア内での回遊性向上を図る

⇒摩耶山側においては、これらのモビリティそのものの観光資源化とともに、人と公共交通優先の空間化及びその空間を活用した自然を楽しむ場の創出により、エリアの活性化を促進

⑤ 乗って楽しい気軽なモビリティの導入

山上

<施策イメージ>

○六甲山・摩耶山の主要施設にエリア内の気軽な移動に使えるパーソナルモビリティなどのポートを整備。

○現在実施中の、以下のシェアサイクルのポートや台数を拡大。

- ・マヤチャリ(掬星台)

- ・六甲山レンタサイクル(六甲山上駅)

⇒山上の自動車交通の状況を踏まえ、
利用範囲を拡大

○六甲山牧場～掬星台の間で、低速小型電動バス(グリーンスローモビリティ※)を導入。

※「①時速20km未満」で公道を走ることができる、「②電気を活用」した「③小さな移動サービス」であり、その車両も含めた総称。

■乗って楽しい気軽なモビリティの導入箇所案



⑥人と公共交通優先エリア化

山上

<施策イメージ>

○六甲山牧場～掬星台において、一般車両の通行を規制し、歩行者・公共交通優先の交通区間とする。

○沿道や道路上の空間を活用し、摩耶山エリアの自然を楽しむ場の創出を図る。



資料：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～（国土交通省）より

■人と公共交通優先エリア導入箇所案



取組方針 4

交通と山上施設の連携

取組方針4 交通と山上施設の連携

<背景・課題>

- 自動車からの転換を促進するためには、山上での行動において、**最低でも自動車と同等程度の利便性となるようなサービス**を提供する必要がある。
- 山上における既存交通手段には乗り換え検索に未対応のものや、交通系ICカードが利用不可のものがあり、**分かりやすさや使いやすさに問題がある**。
- その上で、取組み方針3により**山上の交通手段は多様化する**ため、抜本的な利便性向上が必要。
- また、**交通手段と観光・宿泊・ビジネス施設等の目的を一体的に提供**し、山上での行動自体の利便性向上が必要。
- こういった交通だけに留まらない山上全体のサービスを展開し、持続可能な活性化を図るためには、これまで以上に**山上事業者同士の連携を強化し、安定的な財源確保の仕組みを構築**する必要がある。

◆ 交通、観光などのサービスを一体的に提供するスキームを構築する

⇒分かりやすさ、使いやすさ、お得さを感じる一括した検索・予約・決済の仕組みづくり

⇒交通ICTの活用により、山上交通と山上施設が一体となったシステムを構築

◆ 六甲山・摩耶山の一体的な活性化を目的とした事業者間の連携強化

⇒六甲山・摩耶山全体の持続可能な地域活性化のためのエリアマネジメントの機能強化

⑦MaaSによる目的と手段の一体的提供

山上・アクセス

<施策イメージ>

- 各種情報検索・予約・決済をスマートフォン上で実行。
- あらゆる出発地から六甲山・摩耶山に来られる方が利用しやすいようにWEBブラウザ等を活用する。
- 現状乗換検索で表示される路線バスに加え、低速小型バスやパーソナルモビリティも対象になる。
- 事前に交通手段や観光施設、ビジネス施設の予約・決済が可能。
- 交通手段と施設のセット価格を基本とし、個別利用による料金の合算より安価な料金体系とする。

提供情報

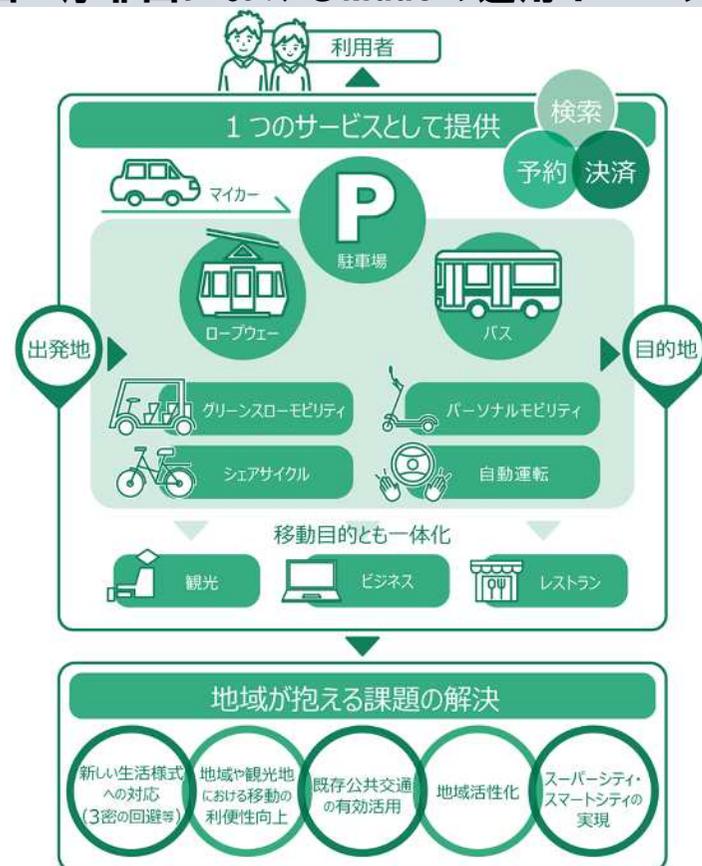
- 各交通手段の運行状況や利用状況、乗り継ぎ情報
- 駐車場の位置・ルート情報、満空情報
- 各観光施設に関する案内、割引クーポン等のサービス情報
- シェアオフィスの利用状況等

スマートフォン上で検索・予約・決済

【MaaS (マース:Mobility as a Service)とは】

地域住民や旅行者等の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスや、IoT・AIの活用で提供が可能となる自動運転やデマンド運行バス等の新たなモビリティサービス

■六甲山・摩耶山におけるMaaSの運用イメージ



⑦MaaSによる目的と手段の一体的提供

山上・アクセス

■MaaSの運用イメージ

従来

9:24発 → 10:41着 (1時間17分)4月17日(土)
1,390円(IC優先) 乗換3回

9:24 発 三宮駅ターミナル前

14駅 神戸市営バス 18系統 JR六甲道行 210円

9:52着 摩耶ケーブル下

徒歩 2分

10:00発 摩耶ケーブル駅

摩耶ケーブル 虹の駅行 450円

10:05着 虹の駅

10:10発 摩耶ロープウェイ 星の駅行 450円

10:15着 星の駅

徒歩 2分

10:30発 摩耶ロープウェイ山上駅

4駅 六甲・摩耶スカイシャトルバス 六甲ケーブル山上駅行 280円

10:38着 六甲山牧場

MaaS導入後

乗り物や施設の予約・決済が可能

一括決済で都度決済より安価となる

9:24発 → 10:34着 (1時間10分)4月17日(土)
2,110円(IC優先) 乗換3回

一括決済

9:24 発 三宮駅ターミナル前

14駅 神戸市バス 18系統 JR六甲道行 210円

9:52着 摩耶ケーブル下

徒歩 2分

10:00発 摩耶ケーブル駅

摩耶ケーブル 虹の駅行 450円

決済

10:05着 虹の駅

10:10発 摩耶ロープウェイ 星の駅行 450円

決済

10:15着 星の駅

マヤチャリ ※要手続 1000円(3時間)

予約

決済

10:34着 六甲山牧場 決済

あらゆる交通手段が検索にヒット

⑧ エリアマネジメントの機能強化

山上・アクセス

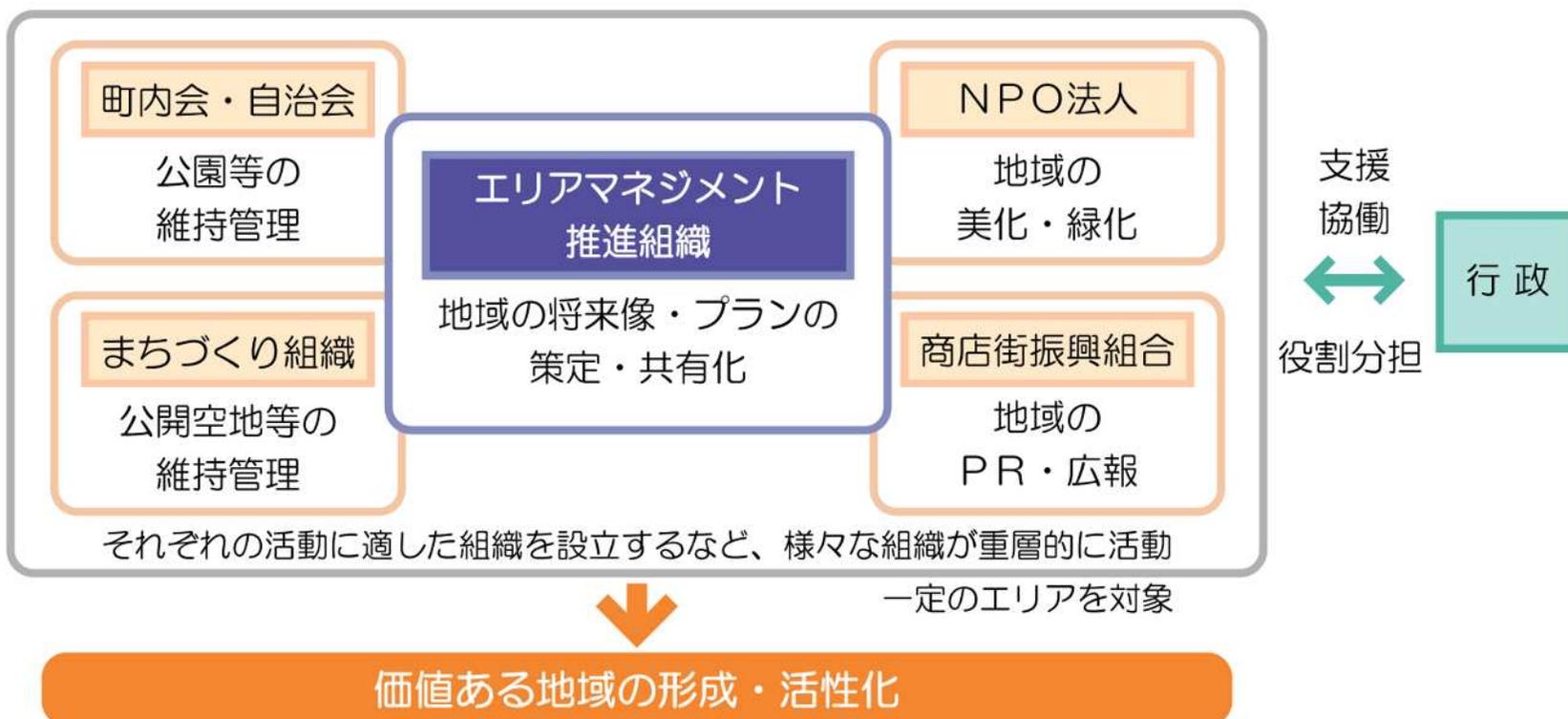
<施策イメージ>

- 山上事業者を中心とする構成で、交通事業や駐車場事業、広告事業、イベント事業等を実施。
- 上記事業の収益や他エリアとの連携、国の補助金等により、持続可能な事業執行体制を確保。

【エリアマネジメントとは】

地域における良好な価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み。

■ エリアマネジメントのイメージ



3. まとめ

3-1 まとめ（想定する交通施策）

